



Tesla Model 3 Standard Range Plus

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (225 kW / 306 PS)

Brachiale Beschleunigung ist seit dem ersten Großserien-Tesla, dem Model S, Teil des Tesla-Markenkerns. Das kleinste und günstigste Fahrzeug der Amerikaner ist ohne den Allradantrieb und mit einer Spitzenleistung von 306 PS nun ein schon beinahe "normal" beschleunigendes Fahrzeug - freilich, ohne wirklich langsam zu sein. In 5,6 Sekunden fällt laut Hersteller die Marke von 100 km/h, zudem ist der Elektro-Antritt auf den ersten Metern immer noch beeindruckend. Dass im Testwagen "nur" zwei Räder angetrieben werden, gereicht ihm von der Traktion her dabei nicht zum Nachteil, dem extrem feinfühlig geregelten Elektromotor an der Hinterachse sei Dank. Die Batterie im Hecktriebler ist für Tesla-Verhältnisse klein: Laut Fahrzeugschein verfügt sie über eine Kapazität von 53 kWh. Beim inklusive Ladeverlusten ermittelten Ecotest-Verbrauch von 19,5 kWh kommt man gut 305 Kilometer weit.

Damit kann man klarkommen, mit dem reinen Heckantrieb sowieso, zudem fährt sich auch dieses Model 3 sehr agil. Der tiefe Schwerpunkt und die sportliche Fahrwerks- und Lenkungsabstimmung sorgen für ein auch laut den Messwerten sehr ausgeprägtes Kurventalent.

Alles gut also mit dem Einstiegs-Tesla? Nicht ganz, denn die Amerikaner reduzieren die ohnehin nicht glänzende Ausstattung gerade in Sachen Konnektivität im Hecktriebler noch weiter. So sind etwa Online-Radio und -Streamingdienste nicht verfügbar, genauso wenig wie eine Echtzeit-Verkehrsflussanzeige oder Satellitenkarten für das Navigationssystem. Diese und noch ein paar Dinge wie hintere Sitzheizungen sind den Allradlern vorbehalten. Die seit kurzem für das Model 3 erhältliche Anhängerkupplung gibt es aber immerhin auch für den Testwagen.

Einstiegspreis für das Model 3 Standard Range Plus sind 45.770 Euro, ohne Bearbeitungsgebühren von 980 Euro, aber auch ohne die Elektroautoförderung von aktuell insgesamt 4.000 Euro netto. Dem Model 3 fehlt es fahrdynamisch an nichts und es bietet einen großen Innenraum mit Designanspruch. Wenn man mit der immer noch mäßigen Fertigungsqualität, der stellenweise dürrtigen Ausstattung und den teils unzuverlässigen Fahrassistenten leben kann, sollte man sich auch das Basismodell des Model 3 genauer anschauen - vor allem, da es aktuell keine wirkliche Konkurrenz gibt. **Konkurrenten:** aktuell keine.

- +** kraftvoller und geschmeidiger Antrieb, vorn sehr viel Platz, sicheres und agiles Fahrverhalten
- dünne Konnektivität, Fahrassistentenfunktionen überzeugen nicht, große Bedienschwächen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

Familie 3,0

Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 3,4

Langstrecke 2,8

Transport 3,8

Fahrspaß 1,8

Preis/Leistung 2,3

EcoTest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Das Model 3 konkurriert in Preis, Leistungsfähigkeit und Anspruch mit den etablierten Premium-Herstellern, die Verarbeitung befindet sich aber nicht auf deren Niveau. Schwankende Spaltmaße, lieblose Kantenversiegelungen mit abplatzendem Lack, wellige Dichtgummis, eine teils sehr schwergängige Heckklappe, Kunden des Premium-Segments erwarten hier mehr. Im Vergleich zu einem vormals von uns getesteten

Model 3 fällt auch die deutliche Streuung in der Fertigungsgüte auf.

Die Materialien im Innenraum sind auf klassenüblichem Niveau, also oben weich, nach unten hin wird mehr harter Kunststoff verbaut. Schön: A- und B-Säulen sind mit Stoff verkleidet.

⊕ Der Unterboden ist mustergültig gestaltet, also quasi eine gerade Fläche ohne Lücken. So senkt man den Luftwiderstand.

3,9 Alltagstauglichkeit

Der 4,7 Meter lange und mit Spiegeln 2,1 Meter breite Wagen erfordert in der Stadt mitunter eine kundige Hand beim Rangieren, der große Wendekreis von 12,1 Metern hilft da auch nicht wirklich weiter. Der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von 435 Kilogramm, damit sollte der Fünfsitzer meist auskommen. Für das Dach bietet Tesla einen Träger an, der mit 150 lbs, also 68 Kilogramm belastet werden darf.

Mit einem Elektroauto muss man im Alltag gewisse Kompromisse eingehen - das ist auch mit dem Model 3 so. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 19,5 kWh pro 100 Kilometer (inklusive Ladeverluste) hat man mit der Batterie im Standard Range Plus-Modell eine Reichweite von etwa 305 Kilometern. Man benötigt einen Starkstromanschluss oder eine Wallbox für Elektroautos, um die rund 55 kWh fassende Batterie in einem vertretbaren Zeitrahmen zu laden. An der Haushaltssteckdose würde das Laden einer komplett leeren Batterie etwa einen Tag dauern (Schuko-Stecker, 2,3 kW, 10 A). Zu empfehlen ist das Laden an einer Haushaltssteckdose aber ohnehin nicht ohne gute Kenntnis der Elektroinstallation, da sich durch die hohe Dauerbelastung während des Ladens hohe Temperaturen am Stecker und in den Leitungen entwickeln könnten.

Es gibt noch die Möglichkeit, an einem CEE-Stecker einphasig mit 3,7 kW oder dreiphasig mit 11 kW / 16 A zu laden. Auch an einer Typ-2-Ladestation kann der Tesla 3-phasig laden. Schneller geht es mittels CCS-Ladestandard, dann sind deutlich höhere Ladeleistungen mit Gleichstrom möglich. Am schnellsten geht es aktuell an den Superchargern und den Ladesäulen von

Ionity. Der einfachste Weg der Bezahlung führt auf jeden Fall über die Supercharger, die Tesla entlang der Hauptverkehrsrouten aufgestellt hat: Einfach einstecken und los, ganz ohne gesonderte Freischaltung oder Ähnliches.

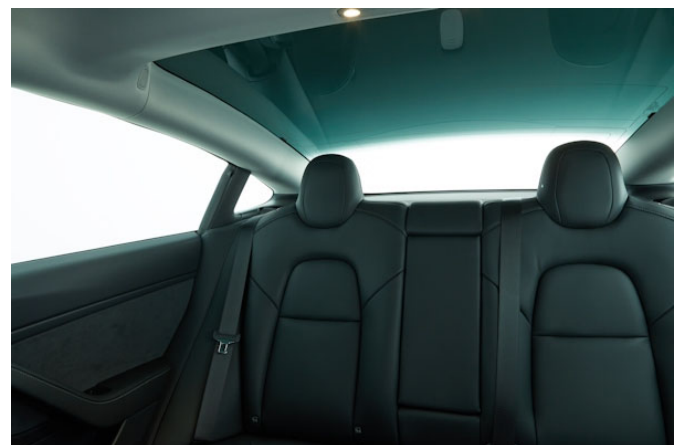
Grundsätzlich gilt: je voller die Batterie ist, desto stärker drosselt der Tesla die Ladeleistung. So werden die Akkupacks geschont. Im Alltag macht es kaum Sinn, deutlich über den Stand von 80 Prozent zu laden. Um dies zu vermeiden, lässt sich im Fahrzeug ein maximal zu erreichender Ladestand einstellen. Tesla empfiehlt ohnehin, im täglichen Betrieb die Kapazität auf 90 Prozent zu beschränken und die vollen 100 Prozent nur für gelegentliche lange Strecken zu nutzen.

Seit kurzem gibt es für das Model 3 - außer für die Performance-Version - eine abnehmbare Anhängerkupplung. Diese muss zwingend beim Kauf mitbestellt werden, eine Nachrüstung ist nicht möglich. An den Kugelkopf darf man gebremste Anhänger bis lediglich 910 Kilogramm Gewicht hängen, ungebremste dürfen 750 Kilogramm schwer sein. Die Stützlast beträgt 91 Kilogramm.

⊖ Um für Reifenpannen vorzusorgen, gibt es kein Reserverad, lediglich ein Reifenreparaturset im Tesla-Zubehör.

3,1 Licht und Sicht

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer überzeugen nicht vollends. Zwar sind sie angenehm hell, die Homogenität ist aber nicht konkurrenzfähig. Ebenfalls hinkt der Tesla der Konkurrenz bei den Funktionen der Scheinwerfer hinterher. Weder kann der immerhin serienmäßige Fernlichtassistent andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausschneiden, noch gibt es ein Abbiege- oder Kurvenlicht. Dazu arbeitet der Fernlichtassistent



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen, die feststehenden Fondkopfstützen und die hoch angesetzte Heckscheibe eingeschränkt.

im Testfahrzeug absolut unzuverlässig und blendet den Gegenverkehr sehr oft - in dieser Form ist der Assistent nicht nutzbar. Was noch auffällt: Beide Scheinwerfer werfen einen pyramidenförmigen Lichtkegel auf die Straße, der mit der in der EU gewünschten "Wannenform" des Abblendlichts nicht viel gemein hat. Entgegenkommende Fahrer sind deshalb auch ohne Fernlicht häufig geblendet. Im Fahrzeugmenü lässt sich wenigstens einfach eine Scheinwerfereinstellung vornehmen - hier sollte aber dennoch unbedingt eine Kfz-Fachkraft mit entsprechender Messtechnik ran, um den Lichtkegel verkehrstauglicher einzustellen.

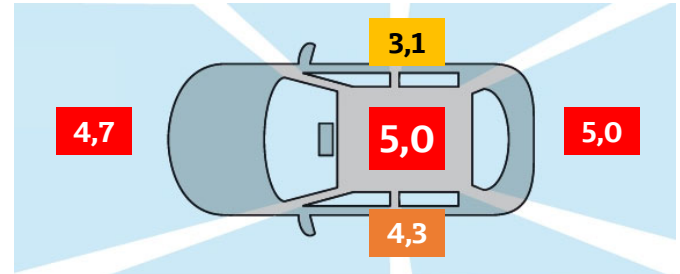
⊕ Die Enden des Model 3 kann man nicht einsehen, nur abschätzen. Zum Glück sind Einparkhilfen und Kameras rundum zur Stelle, so kann man leicht zentimetergenau einparken. Zentimetergenau ist hier wörtlich zu nehmen, denn der Tesla zeigt den Abstand tatsächlich in Zentimetern an. Optional kommt noch ein Einparkassistent hinzu. Außen- und Innenspiegel blenden serienmäßig automatisch ab. Niedrige Hindernisse kann man vor dem Auto dank der niedrigen Fronthaube prima einsehen, wie auch überhaupt die großen Fensterflächen vorn eine gute Übersicht ermöglichen.

⊖ Weil die Unterkante der Heckscheibe sehr hoch liegt, sind bodennahe Gegenstände hinter dem Fahrzeug kaum zu erkennen - die Rückfahrkamera ist also ein wichtiges

Instrument, um die Übersicht zu behalten. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Tesla nicht gut ab, weil insbesondere nach schräg hinten und hinten direkt die Sicht deutlich eingeschränkt wird.

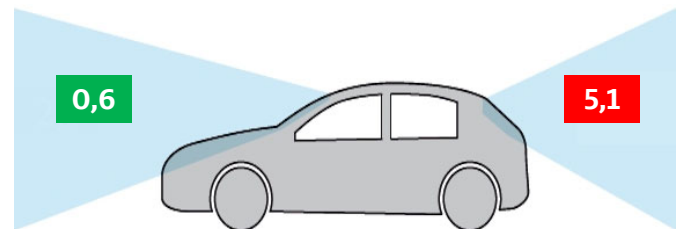
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



3,1 Ein-/Ausstieg

Das Model 3 wird nicht mit einem konventionellen Fahrzeugschlüssel ausgeliefert, sondern mit einer zerbrechlich wirkenden Karte im Scheckkartenformat. Diese muss man an die fahrerseitige B-Säule halten, dann schaltet die Zentralverriegelung, man kann einsteigen und losfahren. Öffnet man im Stand die Türe, um beispielsweise kurz zum Kofferraum zu gehen, muss man anschließend die Karte kurz an die Mittelkonsole halten, um die Fahrbereitschaft wiederherzustellen. Dasselbe geschieht, wenn zwischen Einsteigen und gewünschter Abfahrt mehr als 30 Sekunden liegen. Das alles ist nicht sehr komfortabel und modern - möchte man eine Keyless-Funktion haben, muss man sein Smartphone mit dem Auto koppeln. Dann fungiert das Handy als Schlüssel und die Türen sowie die Heckklappe entsperren sich, wenn man sie betätigt. Dazu muss Bluetooth aktiviert sein, wenn man sich dem Fahrzeug nähert, außerdem muss die Tesla-App zumindest im Hintergrund laufen. Entfernt man sich mit dem Handy wieder vom Fahrzeug, verriegelt sich der Tesla selbstständig.

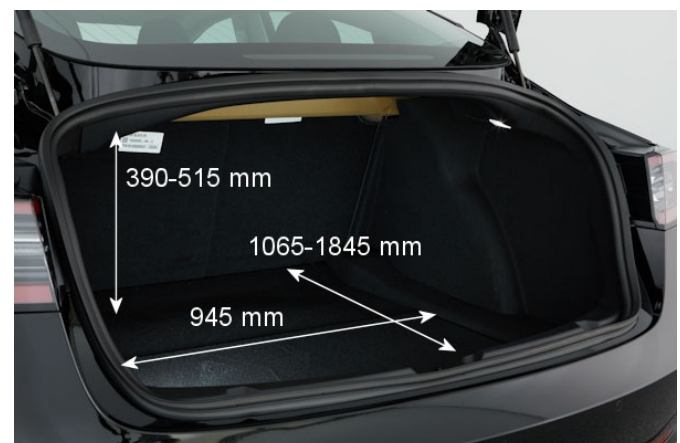
Hinein und hinaus gelangt man in das Model 3 hinten und vorn

2,9 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst 385 Liter oder sechs Getränkekisten. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zu den Vordersitzen und bis zur Fensterunterkante, bringt man 720 Liter unter.

klassentypisch, die Schweller könnten aber etwas niedriger ausfallen. Der Fahrersitz ist in der untersten Stellung 40 Zentimeter über dem Boden, auch ein typischer Wert für eine Limousine.

⊖ Die Klapptürgriffe sind nicht der Weisheit letzter Schluss. Beispiel: Menschen mit kleinen Händen brauchen oft beide, um die Tür zu öffnen, außerdem lassen sich die fahrerseitigen Griffe mit der rechten Hand nicht bedienen. Ein simpler Bügeltürgriff ist zwar schön, aber hat sich nicht umsonst fast überall durchgesetzt - auch, weil man als Helfer nach einem Unfall vernünftig an der Tür ziehen kann.



Immerhin 385 l Gepäck fasst der Kofferraum des Model 3.

Unter dem Kofferraumboden gibt es ein Fach mit etwa 58 Liter Volumen, beispielsweise für Ladekabel oder selten benötigtes

Gepäck. Unter der vorderen Haube stehen zusätzlich 56 Liter Volumen zur Verfügung.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist typisch Stufenheck-Limousine. Die Kofferraumöffnung ist weder besonders hoch noch breit, immerhin hat Tesla die Öffnung so groß gestaltet, wie es die Karosserie eben ermöglicht. Die Klappe entriegelt per Druck auf den Touchscreen im Innenraum oder per Knopf an der Klappe selbst. Einen elektrischen Antrieb bietet die Klappe nicht, auch öffnet sie nicht automatisch durch eine Federvorrichtung.

⊕ Die Ladekante ist angenehmerweise nur 67 Zentimeter über der Straße und der Kofferraumboden nur 11 Zentimeter darunter. So kann man Gepäck vernünftig ein- und ausladen.

⊖ Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht kein ebener Ladeboden. Das Heckklappenschloss ist zwar kunststoffummantelt, steht aber deutlich ab: Ein Kopftreffer ist leicht möglich.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies geht aber nicht vom Kofferraum aus, sondern man muss oben an den Lehnen einen Hebel ziehen. Da man die Kopfstützen der Rückbank nicht demontieren kann, muss man je nach Einstellung die Vordersitze erst ein Stück nach vorn fahren, um die Rücksitzlehnen umklappen zu können. Beim Wiederaufstellen der Lehnen klemmt man die äußeren

Rücksitzgurte leicht ein - immerhin landen sie nicht im Lehenschloss und werden also nicht beschädigt. Der Kofferraum hat bis auf ein Fach unter dem Boden und ein kleines links in der Verkleidung keine weiteren Verstaumöglichkeiten für Kleinkram. Zusätzlich kann man aber den Stauraum unter der vorderen Haube nutzen.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Tesla hat schon bei Model S und Model X die Steuerung vieler Funktionen im großen Mittelbildschirm untergebracht. Beim neuen Model 3 haben sie es noch weiter auf die Spitze getrieben, selbst die Einstellung der Außenspiegel und des Lenkrads laufen nun über das Infotainmentsystem. Die maximale Reduzierung der Schalter und Knöpfe im Innenraum ist zwar neuartig, völlig anders und wird als Innovation verkauft - der andere Teil der Wahrheit ist aber auch, dass diese Reduzierungen die Produktionskosten senken, also Sparmaßnahmen sind. Die Bedienung im Alltag wird teils unnötig erschwert. Zahlreiche Forschungsstellen weltweit beschäftigen sich mit Bedienungs-ergonomie, anhand deren Erkenntnissen viele Autohersteller ihre Innenräume gestalten. Dort sind nicht ohne Grund mehr Schalter im Innenraum verbaut - viele Jahre Forschung und Erfahrung können nicht völlig daneben liegen.

So reduziert sich also die Bedienung im Model 3 fast komplett auf den zentralen, 15 Zoll großen Bildschirm in der Mitte. Der linke Teil des Touchscreens zeigt immer Geschwindigkeit, Lichtstellung und weitere Dinge an, die man normalerweise in einem Kombiinstrument vor dem Lenkrad sieht. Der größere, rechte Teil beherbergt alle einstellbaren Funktionen wie Navigation oder Klimaregelung. Selbst für die Wahl der Scheibenwischer-Geschwindigkeit oder für die Spiegeleinstellung muss man in ein Untermenü des Infotainmentsystems, genauso für die Scheinwerfereinstellung. Nach einer eher langen als kurzen Weile kann man sich zwar im auch farblich eintönig ge-

stalteten und nicht sehr übersichtlichen Bordmenü zurechtfinden, wirklich praktisch wird es aber nie. Man braucht selbst für Standardfunktionen einfach zu lange, zudem ist man während der Bedienung stark vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. Sitze und Lenkrad bieten einen weiten und praxistauglichen Verstellbereich, für die elektrische Lenkradeinstellung wie auch für die Justierung der Außenspiegel oder sogar die Justierung der Luftdüsen muss man aber wieder per Touchscreen in das Bediensystem abtauchen.



Die verwendeten Materialien im Innenraum befinden sich auf klassenüblichem Niveau - die Verarbeitungsqualität hat dieses noch nicht erreicht. Die Funktionalität des Fahrerplatzes muss hinter dem futuristisch anmutenden Design ohne Funktionstasten anstehen und kann nicht wirklich überzeugen.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Seinem Anspruch als technologiegetriebenes Unternehmen hinkt Tesla bei der Konnektivität und Multimedia-Ausstattung deutlich hinterher, selbst Kleinstwagen für einen Bruchteil des Tesla-Preises bieten mehr.

Das Tesla Model 3 ist als Hecktriebler mit Folgendem serienmäßig ausgestattet: DAB-Radio, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming, Navigationssystem, vier USB-Anschlüsse. Die ebenfalls serienmäßige Sprachsteuerung ist in seinen Funktionen sehr limitiert. Folgende Aktionen lassen sich mit Sprachbefehlen ausführen: Einen Kontakt anrufen, zu einem Ort navigieren und (falls verfügbar) Internetradio hören. Apple Carplay oder Android Auto fehlen im Model 3, ebenso wie eine induktive Lademöglichkeit - das sollte in dieser Klasse

verfügbar sein. Zumindest bietet das Model 3 die Möglichkeit, per App auf Fahrzeugdaten zuzugreifen. So kann beispielsweise der aktuelle Standort und die verbleibende Reichweite abgefragt oder die Lüftung gesteuert werden.

Tesla differenziert stark zwischen den beiden Allradversionen und der Heckantriebsvariante. So ist für letztere Internetradio und Webbrowser genauso wenig verfügbar wie Verkehrsdaten für das Navigationssystem - obwohl das Auto hardwareseitig alle Voraussetzungen erfüllt. Die vormals für die Allradler serienmäßige Möglichkeit, Grundstücks- und Garagentore via Homelink zu steuern, gibt es ab Werk gar nicht mehr. Man muss sich bei Bedarf über den Zubehörkatalog behelfen.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist viel Platz vorhanden, sowohl gefühlt als auch gemessen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter große Menschen zurück schieben, über dem Scheitel ist dann sogar noch Luft. Auch subjektiv gibt es dank der großen Fensterflächen, des reduzierten Armaturenbretts und des

serienmäßigen Panoramadachs ein angenehmes Raumgefühl. Die dunkle Innenausstattung des Testwagens wirkt allerdings tatsächlich nicht so luftig wie die alternativ erhältliche, großteils weiße Ausstattung.

2,6 Raumangebot hinten

Hinten ist etwas weniger Platz, denn das Dach limitiert die maximale Personengröße auf gut 1,85 Meter. Beinfreiheit hätten aber auch größere Menschen noch, wenn der Vordersitz auf 1,85 Meter große Personen eingestellt ist. Gefühlt ist viel Platz vorhanden, das Panoramadach spannt sich bis nach hinten.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum ist mit einer vernünftigen Anzahl an Ablagen ausgestattet. Vorn und hinten finden je zwei Becher Platz, es gibt große Fächer in der Mittelkonsole, Türfächer und ein Handschuhfach - für dessen Öffnung man den Touchscreen bemühen muss.

Sitzvarianten sind nicht erhältlich.

2,7 KOMFORT

3,1 Federung

Der Federungskomfort leidet merklich unter der sportlich-straffen Ausrichtung des Model 3, ist aber noch vollkommen alltagstauglich. Über Kanaldeckel rumpelt der Testwagen klappernd hinweg, die meisten Unbillen des urbanen Straßenbaus bleiben den Tesla-Insassen nicht verborgen. Auf Landstraßen und Autobahnen funktioniert die Abstimmung besser, die hier

vornehmlich auftretenden Bodenwellen bügelt der Tesla ziemlich gekonnt weg. Kurze Anregungen sorgen aber mitunter für merkliches Stuckern. Für das Model 3 sind in Deutschland (noch) kein Luftfahrwerk oder andere Fahrwerksoptionen erhältlich.

2,2 Sitze

⊕ Die Vordersitzflächen sind serienmäßig in Neigung und Höhe einstellbar, zudem sorgt eine Vierwege-Lendenwirbelstütze für eine angenehme Sitzposition. Auch Kontur und Polsterung der Sitzgelegenheiten gefallen, selbst lange Etappen lassen sich mühelos meistern. Hinten außen sitzt

man ordentlich, in der Mitte aber sind nur kurze Strecken zumutbar. Der Tesla merkt sich Sitz-, Lenkrad- und Außenspiegeleinstellung in mehreren Fahrerprofilen, sodass diese wieder abrufbar sind.

3,0 Innengeräusch

Auch wenn man es von einem Elektroauto erwarten würde, ist der Tesla ist kein wirklich leises Auto. Zwar ist der Elektromotor kaum zu hören, die Umgebungs- und vor allem die Windgeräusche sind aber durchaus präsent. Die Konkurrenz in

dieser Fahrzeugklasse ist da ein gutes Stück besser. Bei 130 km/h liegt der Innengeräuschpegel bei 68,8 dB(A). Etwas mehr Dämmung und eine Optimierung der Dichtungen würden dem Model 3 gut tun.

2,6 Klimatisierung

Die serienmäßige Klimaanlage wird nicht nur genutzt, um den Innenraum zu temperieren, sondern auch um die Batterie in einem passenden Temperaturfenster zu halten. Für den Innenraum stehen zwei Klimazonen zur Verfügung. Standheizung und -klimatisierung sowie Sitzheizung vorn sind ebenso an Bord. Die hinteren Sitzlätze sind nur bei den Allradmodellen beheizbar. Durch die elektrisch betriebene Klimaanlage ist deren Betrieb auch bei abgeschaltetem Fahrzeug möglich, der Innenraum wird auf Wunsch (auch per Handy-App) also nicht

nur gelüftet, sondern aktiv gekühlt. Insgesamt eine vernünftige Ausstattung, die angenehme Besonderheiten wie Sitzlüftung oder Lenkradheizung auch optional aber nicht umfasst. Ein Überhitzungsschutz kümmert sich bei Bedarf auch im geparkten Model 3 um noch erträgliche Temperaturen, auch an Hundebesitzer wurde gedacht: Es gibt einen speziell auf die Verbeiner zugeschnittenen Hundemodus, der den Innenraum überwacht und den Hund vor dem Hitzekollaps bewahrt.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Das Model 3 mit Heckantrieb schickt maximal 190 kW an die beiden Räder. Als Tesla-Fahrer darf man sich über die Leistungsangabe von 100 kW in den Fahrzeugpapieren nicht wundern: Hier muss die verfügbare Dauerleistung über 30 Minuten angegeben werden, und diese liegt bei besagten 100

kW. Der Sprint von 0 auf 100 ist laut Tesla in 5,6 Sekunden erledigt. Bei für ein E-Auto respektablen 225 km/h belässt es es mit dem Beschleunigen. Auch der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h, Teil der ADAC Messungen, belegt die Spurfähigkeit - in drei Sekunden ist Landstraßentempo erreicht.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur eines Elektromotors ist derzeit unschlagbar. Ohne Vibrationen und mit sowohl unmittelbar abrufbarer als auch gleichmäßig einsetzender Leistung gesegnet, ist der Antrieb des Model 3 - auch im Vergleich zu

anderen Elektrofahrzeugen - in dieser Hinsicht einer der besten. Mit dem einstellbaren Chill-Mode kann der abrupt verfügbare Leistungseinsatz etwas gedämpft werden, solange noch nicht die nötige Sensibilität am Gaspedal besteht.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Eine feste Übersetzung reicht dem Elektroauto aus, Komfort und Vortrieb mindernde Schaltvorgänge kennt der Teslafahrer also nicht. Der Wählhebel für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sowie Parkstellung ist direkt am Lenkrad

angebracht und damit perfekt erreichbar sowie sinnfällig zu bedienen. Auch der Komfort überzeugt: Im Menü kann ausgewählt werden, ob die sanft einsetzende Kriechfunktion aktiviert werden soll oder darauf verzichtet wird.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Zwar ist das Model 3 nicht besonders leicht, die schwersten Elemente sind aber immerhin optimal untergebracht: Die Batterie ist flach und nimmt quasi den ganzen Fahrzeugboden ein. Deshalb ist der Schwerpunkt sehr niedrig, noch dazu ist die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse annähernd ausgeglichen. Gute Voraussetzungen für die Fahrstabilität und -dynamik, die man am Volant auch spürt. Auf der Autobahn ist der auf alle Lenkradbewegungen zackig ansprechende Elektrorenner etwas zu nervös. Auch wer nur gelassen dahinschnuren möchte, sieht sich oft die Spur korrigieren.

Den ADAC Ausweichtest meistert der Tesla ohne mit der Wimper zu zucken. Zwar schwimmt er minimal, es gibt also

noch präziser zu fahrende Autos, aber in Sachen Fahrsicherheit lässt er nichts anbrennen und fährt stabil durch den Ausweich-Parcours. Auch unter fahrdynamischen Gesichtspunkten überzeugt der Stromer, die erreichbaren Geschwindigkeiten sind hoch, bevor er im Grenzbereich gut kontrollierbar über die Vorderachse schiebt. Selbst unter Lastwechseln bleibt der Tesla seiner Kurvenlinie weitgehend treu. Die ESP-Regelung sorgt in Verbindung mit dem pfeilschnellen Kraftverteilung für ein überragend feinfühlig geregeltes Kurvenverhalten, auch und gerade bei viel Einsatz des "Gaspedals". Dies gilt auch für den Hecktriebler, Schlupf an der Hinterachse lässt sich nur mit sehr viel Mühe erzwingen, dann aber auch nur für den Bruchteil einer Sekunde.

1,6 Lenkung

⊕ Die Lenkung überzeugt mit einem harmonischen Lenkgefühl, guter Präzision und klarer Zentrierung. Was etwas abgeht, ist das Gefühl für den Haftzustand der Reifen, mitunter kommt man sich entkoppelt vor. Die Lenkunterstützung kann in drei Stufen eingestellt werden (Normal, Sport, Komfort). Von

Anschlag zu Anschlag benötigt man nur zwei Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind kein Thema, auch bei der Allrad-Version nicht.

2,4 Bremse

⊕ Der Testwagen bremst richtig gut: 34,4 Meter im Schnitt überzeugen. Das Ansprechen des Pedals könnte präziser sein; im Alltag kommt man zwar problemlos klar, das eher teigige Pedalgefühl passt aber nicht zum sportlich-technoiden Gesamteindruck des Autos.

⊖ Über das Bremspedal kann die Rekuperation nicht gesteuert werden. Es gibt nur zwei im Bordmenü einstellbare Rekuperationsintensitäten, die man über das Fahrpedal steuern kann. Diese Trennung der Rekuperation vom Bremspedal ist die einfachste Lösung für den Hersteller, denn

die Steuerung des Zusammenspiels von Rekuperation und Scheibenbremsen über ein Pedal ist schwierig. Bei vielen Elektrofahrzeugen ist das Pedalgefühl dürftig. Allerdings hätte es sich für den Kunden gelohnt, wenn Tesla den Aufwand getrieben hätte. Stellt man nämlich im Menü aufgrund persönlicher Präferenz die schwächere Rekuperationsstufe ein, rollt das Auto sehr weit und gewinnt kaum Energie zurück. Da man auch bei Betätigung des Bremspedals dann nicht zusätzlich rekuperiert, verschwendet Tesla einen großen Vorteil der Elektroautos, nämlich eben die Rückgewinnung kinetischer Energie.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Die Assistenzsysteme sind für Tesla eigentlich eine Paradedisziplin. Ein Radarsensor in der Frontstoßstange und acht Kameras sollen den umliegenden Verkehr erfassen und neben der Notbremsfunktion auch teilautonomes Fahren ermöglichen, bei Tesla Autopilot genannt. Der Autopilot mit Basisfunktionen (ACC, Spurhaltung) ist Serie, mit erweiterten Umfängen kostet er Aufpreis und ist bisher nur als Beta-Version verfügbar, also noch in der Entwicklungsphase. Dann hält das Model 3 die Spur und den Abstand zu vorausfahrenden Autos und kann auch die Spur selbsttätig wechseln, wenn man den Blinker betätigt und das Auto meint, dass auf der Nachbarspur genug Platz ist. Hat man den Autopiloten auf eine höhere Geschwindigkeit gestellt als man aufgrund des Verkehrs auf der eigenen Spur gerade fahren kann, kann der Stromer Vorschläge zum Spurwechsel machen

⊖ Die Qualität der Regelungen im Test lies teilweise sehr zu wünschen übrig. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen erkennt der Wagen nur aufgrund der Navigationsdaten und nicht über die vielen Kameras, wenn auch die Bedienungsanleitung etwas anderes vermuten lässt. Flexible Geschwindigkeitslimits wie solche, die über Anzeigen über der Autobahn dargestellt werden, oder auch Baustellenschilder bleiben den Bordsystemen damit unbekannt. Auf dieser Basis eine Autopilot-Funktion zu implementieren, ist nicht zu vertreten. Schlimmer noch: Kreuzt die Autobahn gerade zufällig eine Bundesstraße oder gar einen Innerortsbereich, nimmt das Model 3 gern mal dieses Limit her und schreibt es in den Autopiloten. Folge: Der Tesla fährt mit 130 km/h und aktiviertem Autopiloten dahin, urplötzlich stellt das Auto das Limit auf 100 oder gar 50 km/h und verzögert vehement. Dass vor diesem Verhalten in der Bedienungsanleitung gewarnt wird, hilft dem folgenden Verkehr in dieser Situation auch nicht weiter.

Zudem fällt auf, dass der Autopilot sich oft unsicher ist bezüglich der Verkehrssituation. Das äußert sich in einem unharmonischen Verzögerungs- und Beschleunigungsverhalten, wenn man mit aktiviertem Autopiloten oder auch nur im Modus ohne Lenkunterstützung fährt, der dann einem normalen Abstandshaltetempomaten entspricht. Viele Kleinwagen sind hier souveräner unterwegs.

Über den Autopiloten im Allgemeinen sagt Tesla in der Anleitung: "Der Lenkassistent ist nur für den Einsatz durch einen voll und ganz aufmerksamen Fahrer auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen vorgesehen, deren Zugang durch Auf- und Abfahrten begrenzt ist." Dennoch bietet das Auto die Funktion auch Innerorts sehr häufig an, was sich dort meist überhaupt nicht empfiehlt, da er mitunter schnell wieder

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

aussteigt oder Spuren und Fahrzeuge falsch interpretiert. Hier sollte Tesla seiner eigenen Bedienungsanleitung folgen und die Funktion auf Schnellstraßen und Autobahnen begrenzen.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euroncap-Norm erreicht das Model 3 sehr gute 96 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Der Tesla ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie mit von vorn bis hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis knapp 1,90 Meter, hinten außen bis 1,70 Meter. Nicht angeschnallte Personen werden durch einen Abgleich von Sitzerkennungsmatte und Gurtsensor erkannt und im Bildschirm deutlich angezeigt - und zwar auf allen fünf Plätzen.

2,5 Kindersicherheit

⊕ 86 Prozent der Punkte sammelt das Model 3 bei den Crashtests für die Kindersicherheit.

Isofix-Aufnahmen bietet es hinten außen, dort kann man die meisten Sitze auch mit den Gurt stabil befestigen. Besonders hohe Kindersitze aber können an den nicht demontierbaren Kopfstützen anstoßen. Vor dem Kauf empfiehlt sich - wie immer - eine Probemontage. Besonders raumgreifende Sitze wie solche, die nach hinten gerichtet sind, schränken den Verstellbereich der Vordersitze nur minimal ein. Hinten in der Mitte ist die Gurtgeometrie nicht besonders geeignet, um dort Kindersitze lagestabil zu befestigen.

Der Beifahrersitz hat auch das Problem der nicht demontierbaren Kopfstütze, die mit hohen Kindersitzen unter Umständen nicht zusammen passt. Ansonsten aber sind die Gurte dort gut für Kindersitze geeignet, Isofix steht nicht zur Verfügung.

Die hinteren Türen sind für die Kindersicherheit per Bordmenü von vorn aus verriegelbar, eine gute Lösung. Auch

3,1 Fußgängerschutz

79 Prozent der Punkte erhält das Model 3 für den Fußgängerschutz.

⊕ Die Front des Tesla ist glattflächig, zudem ist unter der Haube kein Motor, der Fußgänger beim Aufprall zusätzlich gefährden könnte. Die Bereiche um die Frontscheibe (z.B. die A-Säulen) sind aus Karosseriestabilitätsgründen recht hart ausgeführt und bergen ohne einen zusätzlichen Fußgängerairbag ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der

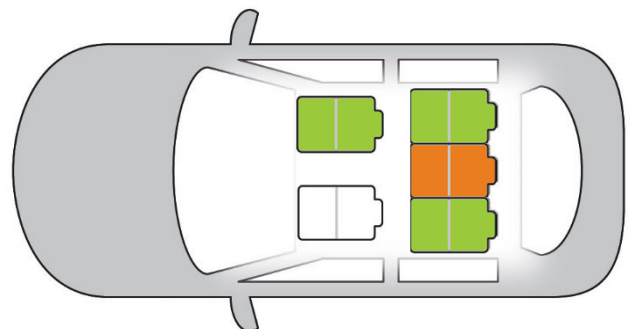
Der kleine Tesla kommt mit e-Call, einem Notrufsystem, das bei einem schweren Unfall oder einem Notfall automatisch Rettungskräfte ruft und standardisierte Informationen über das Fahrzeug, die Anzahl der im Fahrzeug erkannten Personen und GPS-Daten an eine Notrufzentrale übermittelt.

⊖ Im Kofferraum sind keine Zurrösen vorhanden. Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht so weit herausziehen wie die festen, äußeren Kopfstützen hoch sind.

kann man dort den Beifahrerairbag deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch nach hinten gerichtete Sitze verwenden.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Notbremsassistent kann laut Bedienungsanleitung auch Motorräder, Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen.

⊖ Das Model 3 erzeugt keinen künstlichen Sound, um Fußgänger bei niedrigem Tempo vor dem fast lautlosen Fahrzeug zu warnen. In den USA ist dies allerdings implementiert - sobald es auch für europäische Fahrzeuge verpflichtend wird, wird Tesla nachziehen.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 19,5 kWh/100 km ermittelt. Dieser Verbrauch beinhaltet auch die Ladeverluste. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 60 kWh benötigt (Ladung 3-phasig mit 16 A, ca. 11 kW Ladeleistung). Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Ecotest zugrunde, ergibt sich für das Model 3 Standard Range Plus eine Reichweite von gut 305 Kilometern. Aus den 19,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 107 g/km

(zugrunde gelegt wird hier der offizielle deutsche Strommix von 548 g/kWh, inkl. Vorkette und Übertragungsverluste, veröffentlicht vom Bundesanzeiger 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 48 von 60 möglichen Punkten. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 17,4 kWh, außerorts bei 20,2 kWh und auf der Autobahn bei 20,8 kWh, jeweils pro 100 Kilometer.

2,2 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,5 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 85 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass das Tesla Model 3 Standard Range Plus 38 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe erreicht der Testwagen mit 86 Punkten locker vier Sterne im ADAC Ecotest.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

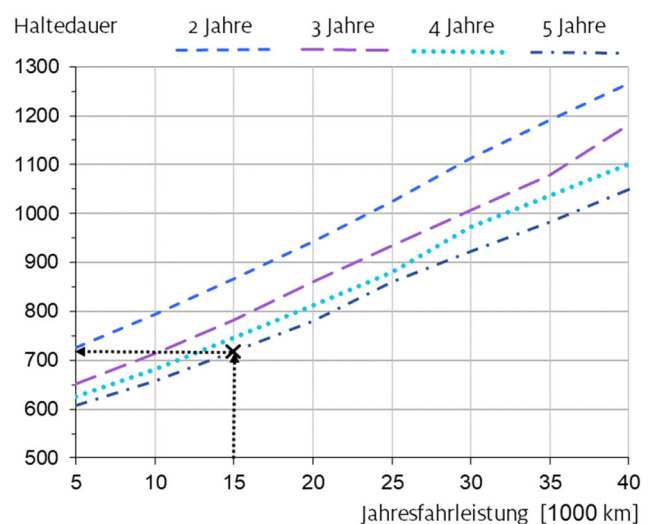
45.390 Euro kostet das Model 3 in der Version Standard Range Plus (Stand 24.09.2019). 4.000 Euro bekommt man durch die Förderprämie für Elektroautos zurück, 980 Euro fallen aber zusätzlich als Bearbeitungsgebühren an. Neben Felgen und Farbe innen und außen gibt es als weitere Option die Erweiterung um das "volle Potential für autonomes Fahren" sowie die Anhängerkupplung. Der Testwagen kommt so insgesamt auf 52.530 Euro (ohne Förderung). Seit Mai ist der vorher beim Model 3 alle vier Jahre oder 80.000 Kilometer vorgesehene Wechsel des Batteriekühlmittels nicht mehr zwingend. Das Auto meldet vielmehr automatisiert an Tesla, ob ein Wechsel notwendig wird. Der Kunde wird dann im Fahrzeug darauf aufmerksam gemacht und zum Service einbestellt.

Garantie bietet Tesla auf das Fahrzeug vier Jahre oder 80.000 Kilometer, auf Antrieb und Batterie acht Jahre oder 160.000 Kilometer - 32.000 weniger als für die Allradversion. Als Wartungsintervall sieht Tesla alle zwei Jahre oder 40.000 km eine Inspektion vor. Allerdings macht Tesla die Garantie nicht von der Einhaltung der Wartungsintervalle abhängig. Von der Kfz-Steuer ist das Elektroauto in Deutschland die ersten zehn Jahre befreit. Die Versicherungseinstufungen für das Tesla Model 3 Long Range sind ungünstig, die Kosten entsprechend hoch.

Hat man sein Model 3 nach der Online-Konfiguration erhalten, kann man es innerhalb von sieben Tagen oder 1.600 Kilometern bei voller Erstattung des Kaufpreises zurück geben.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 717 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Model 3 Standard Range Plus	Model 3 Long Range AWD	Model 3 Performance AWD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-	-	-
Leistung [kW (PS)]	225 (306)	340 (462)	355 (483)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.	n.b.	n.b.
0-100 km/h [s]	5,6	4,7	3,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	233	261
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	14,3 kWh E	16,0 kWh E	16,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	-	-	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/28	20/27/28	20/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	726	831	888
Preis [Euro]	45.770	53.770	57.770

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	225 kW/306 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,23
Klimaanlage Kältemittel	
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.694/1.850/1.443 mm
Leergewicht/Zuladung	1.684/376 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/910 kg
Stützlast/Dachlast	91/68 kg
Tankinhalt	53 kWh
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre / 80.000 km/n.b.
Produktion	Fremont, USA

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	235/45 ZR18 98Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	12,0/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	19,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 107 g/km)
Reichweite	305 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.625/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/720/720 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	83 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	148 Euro	Wertverlust	406 Euro
Monatliche Gesamtkosten	717 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/28		
Basispreis Model 3 Standard Range Plus	45.770 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.09.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	102 km
Auffälligkeiten/Mängel	getestet wurde ein Fahrzeug mit dem Softwarestand 9.0, das Update auf 10.0 kam erst kurz nach dem Test.

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	6.300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	1.060 Euro°
Metalllackierung	ab 1.050 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	0,9
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	0,9
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	3,1	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	1,6
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	2,4
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	1,7
Komfort	2,7	Verbrauch/CO2	1,2
Federung	3,1	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,2		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Oktober 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.